

# **El anhelo de una Estación Central para Tarragona. "Entrevías-Clasificación" la intermodalidad más eficaz para el *Camp de Tarragona***

## **Longing for a Central Station. "*Entrevías-Clasificación*" the most effective *Camp de Tarragona* intermodality**

Juan Manuel Zaguirre Fernández<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Centre de recerca Urbana del Camp. Unitat Predepartamental d'Arquitectura, Universitat Rovira i Virgili.*  
juanmanuel.zaguirre@urv.cat

Daniel Marqués Calín <sup>2</sup>

<sup>2</sup>*Centre de recerca Urbana del Camp. Unitat Predepartamental d'Arquitectura, Universitat Rovira i Virgili.*  
juanmanuel.zaguirre@urv.cat

### **Palabras clave:**

Camp de Tarragona, Entrevías, Ferrocarril, Estación Central, Intermodal.

### **Resumen:**

El diseño de la red ferroviaria y la polémica ubicación de sus estaciones sobre el *Camp* de Tarragona sigue suscitado varias controversias acumuladas a partir de la segunda mitad del S. XIX. El motivo aparente reside en la difícil confección del vínculo infraestructural entre Reus y Tarragona —o viceversa— que ha motivado un conjunto de acontecimientos ligados al desarrollo industrial y social incrementando el grado de complejidad formal y territorial de su área más central. Una proximidad de intereses y oportunidades poco habitual y caprichosa. En el siguiente texto se pone de manifiesto que, si la actual triangulación de trazados ha ejercido de vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social del *Camp*, la oportunidad de las tangencias entre estas infraestructuras puede llegar a generar una mayor conectividad y proyección que este territorio aún no reconoce como propia.

Esta especial acumulación de líneas, corredores estratégicos y usos hace demasiado comprometida la apuesta por la búsqueda de una única centralidad que acumule la peculiaridad policéntrica del *Camp*. Probablemente la mejor respuesta a esta demanda de nuevas movilidades pasa por revelar y explotar la intermodalidad más eficaz. Y en este sentido la tangencia de trazados actuales que se produce en torno a la actual estación de mercancías "Entrevías-Clasificación" en el polígono industrial Entrevías, combina más eficazmente los flujos de población transportados por ferrocarril, autobús y automóvil, también los de la recién estrenada variante del corredor del mediterráneo y las dinámicas propias de ubicar una nueva estación central en un entorno más urbano.

### **Abstract:**

The Railway Network desing and the controversial location of its stations on the *Camp* de Tarragona continues to raise several controversies accumulated from the second half of the 19th century. The apparent reason lies in the difficult preparation of the infrastructure link between Reus and Tarragona — or vice versa— that has motivated a series of events linked to industrial and social development, increasing the degree of formal and territorial complexity in its most central area. An unusual and capricious proximity of interests and opportunities. In the following text it is shown that, if the current triangulation of layouts has acted as a link, an excuse and a support to accommodate much of the *Camp*'s economic and social development, the opportunity for tangencies between these infrastructures may generate greater connectivity and projection that this territory does not yet recognize as its own.

This special accumulation of lines, strategic corridors and uses makes the commitment to the search for a single centrality that accumulates the polycentric peculiarity of the *Camp* too compromised. Probably the best response to this demand for new mobilities is to reveal and exploit the most effective intermodality. And in this sense, the tangency of current routes that occurs around the current "Entrevías-Classification" freight station in the Entrevías industrial estate, more effectively combines the population flows transported by rail, bus and automobile, also those of the recently released Mediterranean corridor variant and the locating dynamics of a new Central Station in a more urban environment.

*This study has been carried out within the framework of the CHORA project funded by the Spanish Ministry of Economy, Industry and Competitiveness under contract number CSO2017-82411-P*

## 1. Introducción. “Estaciones y Tinglados”

A finales del siglo XIX, al ferrocarril entre Reus y Tarragona se suma, la llegada de otras concesiones desde Valencia y Lérida hacia Barcelona, y pocos años más tarde, la acumulación de estaciones de ferrocarril (pasajeros y mercancías) gestionadas por las diferentes empresas concesionarias. A principios del siglo XX había en la ciudad **tantas estaciones como empresas concesionarias**, además de las estaciones de clasificación (mercancías) que cada línea consideró necesarias al requerir más espacio de maniobras. La línea Reus-Tarragona y después la de Lérida por Montblanc se adentra en la ciudad por la calle del Mar hasta la plaza de Fernando VII (hoy *dels Carros*). No fue esta la primera intención, el proyecto original se queda a las puertas del barrio de Marina, más alejado de la plaza cabecera del dique portuario. A diferencia de las dudas sobre el mejor acceso a la ciudad de Reus, en Tarragona se plantea desde el principio que **el mejor acceso es aquel que facilita la llegada de las mercancías a los tinglados del puerto** a través de las arterias ya urbanizadas, ubicadas en el barrio de Marina. Para ello, el trazado definitivo del ferrocarril **ocupa parte de las calzadas ya existentes de la nueva población**, y encuentra la mejor ubicación de su estación término en una plaza (*dels Carros*) que aproxima la trama urbana con el único acceso, del momento, al puerto. El incremento del tráfico de mercancías requiere años más tarde una estación de clasificación en el barrio del Serrallo, con la consecuente polémica al suponer una intervención inconveniente a los intereses de propiedad y residenciales en lo que era el barrio de los pescadores. Finalmente, este proyecto no avanza por las presiones de los afectados. Por lo que respecta a la línea de Almansa-Valencia y Tarragona, que utiliza el mismo corredor que la línea de Reus para penetrar en la ciudad, construye su estación terminal en la playa del *Miracle*, frente a lo que era la pedrera de extracción de piedra para los diques del puerto. Esta decisión constituye un incremento del tráfico ferroviario por la calle del Mar, y supone la consolidación del frente litoral de la ciudad como **espacio de tránsito de personas y mercancías**.

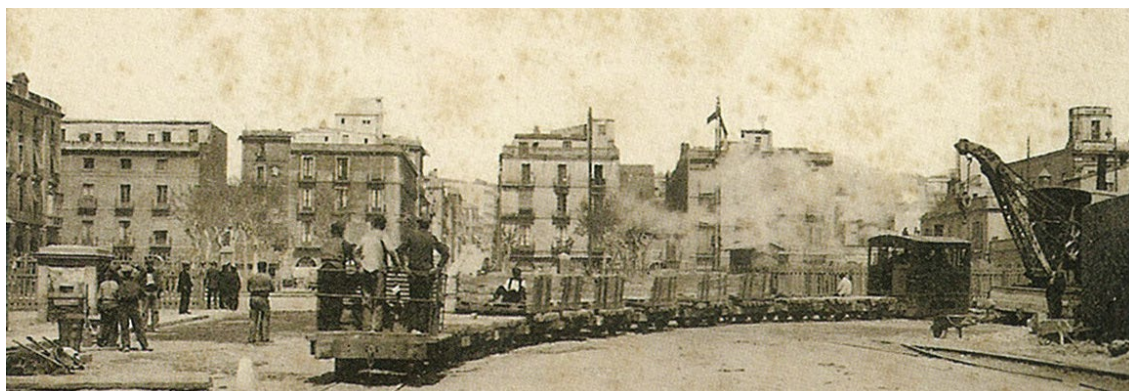


Fig. 01. Instantánea del tráfico ferroviario en la plaza de Olózaga (hoy *dels Carros*), 1911. Fuente: *La Tarjeta Postal a Tarragona. 100 anys d'història* (1897-1996)

La línea de Tarragona a Barcelona adopta la estación término de la playa del *Miracle* también como suya, operando ambas concesionarias en el mismo edificio y otorgándole así el rango de estación principal. Con el tiempo, esta estación también requerirá su playa de vías y de clasificación, ocupando aún más el litoral del entorno de esta playa, hasta su ocupación máxima en los sesenta. La concentración y posterior congestión ferroviaria a lo largo de la franja litoral, choca con los proyectos de expansión de la ciudad, en lo que ha venido denominándose el nuevo ensanche, proyectado por Ramón Salas en 1987 y que algunos autores identifican su embrionaria gestación en el proyecto de emplazamiento de una nueva estación central de la ciudad (1882) en terrenos menos congestionados, pero a la vez más apartados.<sup>1</sup> De nuevo, **el debate sobre las infraestructuras ferroviarias articula el crecimiento de la ciudad** en los terrenos sobre el *Rec Major*, que se convertirán en la primera periferia industrial de la Tarragona. Este proyecto pone en valor la importancia de los terrenos entre el Francolí y Marina, y que de haber fraguado “hubiera preparado el traspaso de la ciudad al otro lado del río Francolí en unas condiciones absolutamente distintas a las conocidas” (Parcerisa, 1991). Precisamente la decisión de configurar una nueva estación de clasificación (mercancías) en el vértice formado por el ferrocarril más allá del río quebró los propósitos de esta nueva configuración ferroviaria, que además de problemas de índole topográfico, topó con los intereses económicos de las dos concesionarias que en aquel momento explotaban el negocio del ferrocarril y que veían con recelos la entrada de otras posibles concesionarias competidoras, como la del ferrocarril transversal Barcelona-Tarragona-Irún. Paralizados por el momento los intentos de **reformular el mapa ferroviario de la ciudad**, en los años cincuenta emerge un nuevo proyecto de estación central de Tarragona, redactado por José María Monravá, arquitecto municipal del momento. En esta ocasión,

consolidada la estación que fue de la NORTE-MZA y ya denominada de RENFE, se pretende salvar el desnivel topográfico entre la playa de vías y la ciudad a través de la plaza Cardenal Manuel Arze-Ochotorena, unos metros más hacia el este y salvando el anfiteatro romano. Para ello se proyecta una estación a varios niveles entre accesos y andenes. El proyecto, muy comentado por los cronistas del momento, reabre de nuevo el debate sobre la mejor ubicación de un equipamiento de estas características, pero las posibilidades de este proyecto –léase la conexión vertical entre accesos y andenes y la posibilidad de acceder al frente litoral (playas) a través de dicha construcción– ilusiona a la ciudad. Finalmente, este proyecto tampoco se hace realidad. Las continuas dilaciones tienen como consecuencia más evidente la dejación en la conservación y mantenimiento de las estaciones existentes, y en concreto a la que ya en 1954 se había convertido en la estación de referencia de la ciudad, la ubicada en la playa del *Miracle*.

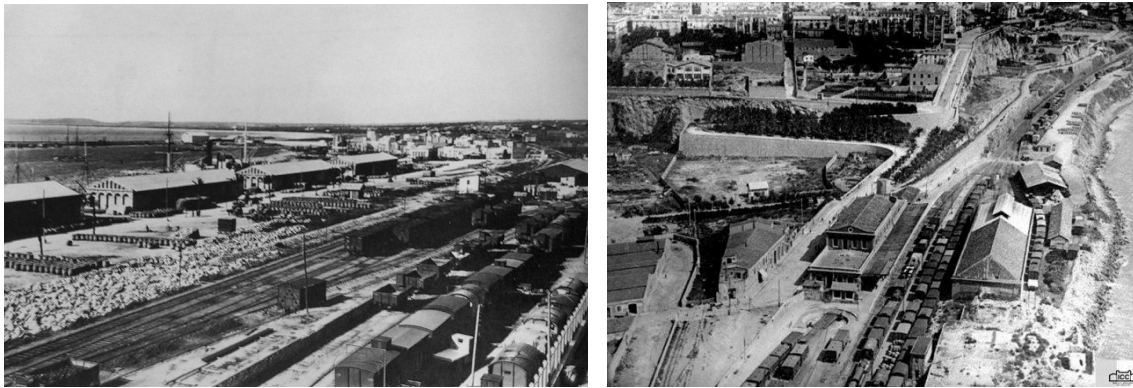


Fig. 02. Vistas de las estaciones Calle del Mar y Tinglados del Puerto y de la estación de la Playa del Miracle. 1929. Fuente: Archivo fotográfico del puerto de Tarragona

A todo esto, **el crecimiento de la ciudad se instalaba principalmente sobre dos escenarios**. El primero, en la tercera terraza “dónde tienen asiento y ancho campo las actividades comerciales e industriales” (Mezquida, 1954) y en torno a las estaciones del ferrocarril, tanto de pasajeros como de mercancías. Y el segundo, en la prolongación de la Rambla y construcción de la plaza Imperial Tarraco, habiendo ya descartado este punto como enlace ferroviario. Ambos absorbían las consignaciones económicas municipales del momento. Tarragona tuvo que esperar hasta la electrificación de la línea (Plan de electrificación) para ver satisfechas sus aspiraciones de disponer de un edificio ferroviario a la altura de las circunstancias. No debemos olvidar que la prioridad de conectar Madrid y Barcelona por ferrocarril pasaba por la electrificación prioritaria de la línea Sant Vicenç-Roda-Reus, la de recorrido más corto y la más rápida, quedando la ciudad de Tarragona descolgada de la línea principal de conexión entre ambas capitales; un primer antecedente, que nos recuerda a la actual línea de alta velocidad a su paso por Perafort, de lo que ha supuesto para Tarragona **el esfuerzo constante de ser partícipe de las conexiones ferroviarias entre Madrid y Barcelona** y que actualmente se ha visto trucado por la entrada en servicio del nuevo tramo de la variante ferroviaria entre Hospitalet de l’Infant y Perafort.

## 2. Antecedentes. “De los viejos caminos a los nuevos trazados”

El cambio de rumbo de la sociedad europea tras la Revolución Francesa y la llegada al poder de Napoleón señalan el inicio de un periodo marcado por un afán de libertad y de renovación, bajo una nueva doctrina enciclopédica como baluarte cultural y preludio tecnológico que constituyen el inicio del momento contemporáneo más reciente de nuestra historia. España, como Cataluña en 1800, es un país sin carreteras, “insatisfecha por inexistencia de un transporte moderno que estrangula la producción” (Gómez Ordóñez, 1982). La circulación y el transporte de todas las ideas, mercancías y ejércitos que movilizó esta nueva sociedad en ebullición se encontró en España con una red de infraestructuras de comunicación demasiado obsoleta (1.500 km) y unas ciudades apretadas por sus murallas. Tarragona y Reus, a finales del XVIII y principios del XIX, no diferían demasiado de esta radiografía histórica. El atraso social y tecnológico era de tal magnitud que ni siquiera entre las dos ciudades existía una infraestructura (carretera o camino) a la altura del vigor comercial reusense –como segunda ciudad catalana del momento– y el espíritu capitalino y metropolitano de Tarragona. Abordamos en este capítulo los momentos históricos de esta génesis en lo que se refiere a la configuración geométrica de los nuevos trazados del ferrocarril en el Camp de Tarragona.

## 2.1 La circunstancia tecnológica en el perfeccionado de los trazados (1833)

El momento inicial en la disyuntiva en torno a las primeras infraestructuras articuladoras del *Camp* de Tarragona se remonta a los primeros años del siglo XIX, donde la mejora de las conexiones entre Reus y Tarragona tiene su origen en la disputa sobre **cómo y por dónde** acercar la producción hacia su salida al mar. El esfuerzo en el consenso, diseño y construcción de la carretera entre Reus y Tarragona (1801-1830), después de barajar otras onerosas alternativas, resultó amortizado al capitalizar rápidamente el impulso exportador del comercio reusense, que demandaba un transporte más mecanizado y moderno. De ahí a que, en un contexto internacional de desarrollo industrial, la propuesta de construcción de una línea férrea entre Reus y Tarragona fuese pertinente. Igualmente, el ferrocarril abría una expectativa en desplazamientos de personas poco habituadas a recorrer medias o grandes distancias. En el siglo XIX una gran parte de la población no se desplazaba más allá de su entorno más inmediato (ciudad y alrededores) en toda su vida.<sup>2</sup> En 1833 hubo un primer intento de unir ambas poblaciones mediante ferrocarril a partir de un estudio previo que acabó en concesión administrativa otorgada el 23 de marzo de 1833. Como casi todo lo relacionado con sus infraestructuras y su periferia, **no fue la ciudad de Tarragona la mayor interesada en estas nuevas conexiones**, pese a que su puerto había sido promocionado para el comercio internacional a diferencia del de Salou. La mayor tradición industrial de Reus propició que su burguesía promoviera una conexión moderna con Tarragona, hacia su puerto en concreto. La Real Orden de 15 de julio de 1851, confirmada posteriormente el 30 de septiembre de 1851, aprobó un proyecto pionero para la línea de “Reus al Puerto de Tarragona” de 13 km. de longitud. Esta concesión pasa por diferentes vicisitudes accionariales y concesionarias que confieren a estas inversiones un cierto carácter de provisionalidad (E. de Ortueta, 2006). Finalmente, el 16 de septiembre de 1856 entraron en servicio 13,09 km. de línea férrea que conectaban las estaciones (provisionales) de Reus, Vila-seca y Tarragona (en el barrio del Serrallo) atravesando el río Francolí sobre un nuevo puente metálico. Este trazado incorpora **una decisión que se convertiría en transcendental y estratégica**, y que condicionaría la visión y comprensión territorial posteriores entre ambas ciudades desde el punto de vista de las infraestructuras públicas y los nuevos escenarios económicos y territoriales. Basta con detenerse ante el plano firmado por el ingeniero Joaquín Núñez de Prado<sup>3</sup> sobre las dos alternativas (recta y curva) de conexión entre Tarragona y Reus, ¿o deberíamos decir entre Reus y Tarragona?, para entender cómo **una decisión de trazado**, por consiguiente, de conveniencia técnica y formal, ha contribuido tanto a la clasificación y cualificación del suelo más directamente afectado por esas trazas. Más allá de decisiones políticas y circunstanciales que en este caso no parecen definitivas, el hecho de mayor relevancia “formal” para este territorio fue **la decisión entre las dos opciones de trazado férreo** (la recta y la curva), que transcurrían también paralelas a dos vías de comunicación fundamentales, la carretera de Castellón y la Vía Amalia (carretera Tarragona-Reus).



Fig. 03. Proyecto de ferrocarril Hospitalet de l'Infant-Tarragona (tramo 8). 1865. Fuente: *Institut Cartogràfic de Catalunya* (ICC)

## 2.2 Dos alternativas para el ferrocarril (1853)

Nada hubiera sido igual en el marco de las relaciones territoriales entre Tarragona y Reus –y el Camp, por extensión– de haberse escogido la opción recta que muestra el plano publicado en la Revista Obras Públicas en 1853. Dicha opción era la más racional en cuanto a su trazado más directo, pero la menos interesante en cuanto a conectividad se refiere. De especial interés es la lectura del artículo “Proyecto del Ferro-carril de Tarragona a Reus”,<sup>4</sup> en el que con gran detalle describe el objeto, la descripción del trazado y la cuantificación de las obras e inversión necesarias para su construcción. Muy revelador es el capítulo destinado a la elección del trazado, que como hemos apuntado, se debatía entre dos alternativas (recta y curva). La opción recta se ajustaba a los criterios de mayor optimización y pendientes máximas,<sup>5</sup> que la técnica del momento establecía como más apropiada. Esta lógica dio paso a consideraciones de otro género, más sensibles con la realidad urbana y territorial. Tres fueron las consideraciones que el proyecto tuvo en cuenta: **a) las afectaciones a la ciudad construida, b) la conveniencia de profundizar en la ciudad y c) la reflexión sobre los puntos intermedios.**<sup>6</sup> La opción recta propone el acceso a Reus por la “Puerta de Tarragona” que comprometía a un número importante de edificaciones existentes; por el contrario, la opción curva planteaba un ingreso de la nueva línea por la “Puerta de Salou” con menores perjuicios en la

ciudad. También tuvo peso el hecho de tomar en consideración la importancia de una conectividad rápida entre el centro de ambas ciudades evitando la ubicación de estaciones excesivamente periféricas. La atención a la importancia del tráfico parcial y su incidencia en los rendimientos y servicios de una vía de comunicación más moderna abrió la puerta a incorporar el servicio del ferrocarril en otras poblaciones entre Reus y Tarragona. Posiblemente esta sea una de las primeras reflexiones en el *Camp* de Tarragona sobre la necesidad de una mejor conexión. **¿Podemos considerar esta decisión como el embrión de la conurbación de Tarragona?, ¿es una decisión de índole urbanística o económica?**<sup>7</sup>

Ante un suelo tan eminentemente agrícola, los nuevos trazados de estas infraestructuras se apropiaron de aquellas franjas de terreno que ellas mismas conformaron y afectaron en las proximidades de las ciudades, dando lugar a la contribución de las infraestructuras (Obras Públicas) a la construcción física de la ciudad.<sup>8</sup> Este es un asunto clave en el ámbito territorial que nos ocupa, al ser objeto de una **concentración excepcional de intereses en todas direcciones** (verticales, transversales, pasantes y locales) que se han traducido en una tupida e inconexa red de infraestructuras que ha hecho ostentación de su condición e influencia urbanística **obligando a la periferia a adaptarse**. Mientras que para las ciudades de la segunda mitad del siglo XIX las decisiones sobre sus ensanches modernos (Barcelona, 1859; Tarragona, 1897) alcanzó su punto álgido, territorialmente, la construcción de nuevas líneas de ferrocarril entre núcleos de población, y de por dónde acceder a ellos, se convirtió en **una prioridad más económica que urbanística**, al ser la concesión administrativa y su protección aquello que más importaba en el diseño de las mismas. No obstante, “la línea férrea, por su larga permanencia y rigidez, nos presenta hoy una ventaja más como observatorio de su relación con la ciudad” (Gómez Ordóñez, 1982). De ahí que los efectos directos y colaterales del ferrocarril en las ciudades estén bien tasados, recogidos por numerosas cartografías que graficaron a los ferrocarriles como verdaderas **espinas dorsales en el desarrollo urbanístico**. Este análisis desvela que en la historia urbanística de la ciudad ha pasado desapercibido **cómo el ferrocarril se aproxima a Tarragona y condiciona por ello la periferia de la ciudad**. El resultado ha sido la exclusión de unos terrenos en los que el concurso simultáneo de unas circunstancias formales (infraestructurales) y periféricas (intraestructurales) han procurado la ubicación del motor económico de Tarragona.

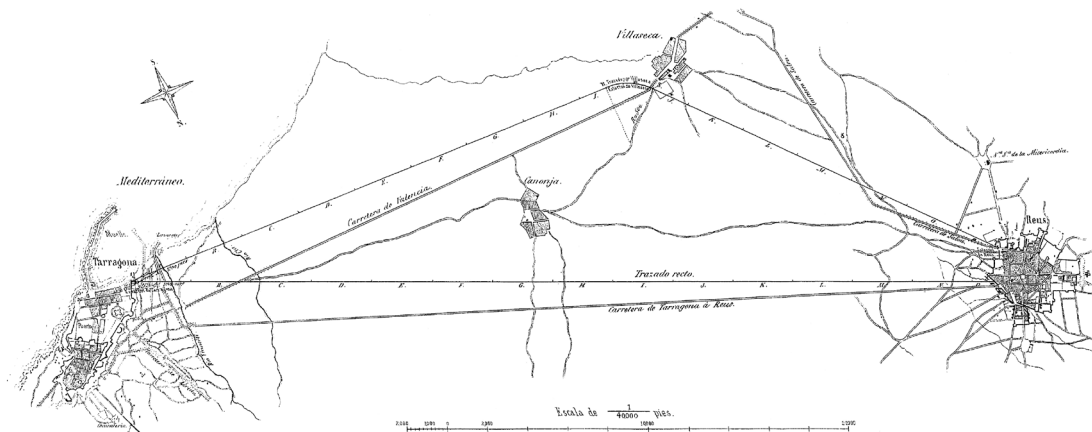


Fig. 04. Opciones recta y curva para el FF.CC. entre Reus y Tarragona. Fuente: Revista Obras Públicas, 1853

### 2.3 Saturnino Bellido y la primera “Estación Central” (1882)

Profundizando en el origen de los territorios entrevías de la periferia de Tarragona, y una vez analizado el caso del trazado de la línea de ferrocarril entre Reus y Tarragona, se hace necesario destacar el proyecto, trazado y construcción de una nueva línea que comunicará Tarragona con el sur y en dirección a Castellón y Valencia. Al referirse a una nueva línea hay que matizar que se trata de una nueva concesión administrativa, del 3 de junio de 1855, veintidós años después de la primera concesión en el *Camp*, y con entrada en funcionamiento en 1865, nueve años después de la línea Reus-Tarragona. La escasa diferencia en el tiempo entre la construcción de ambas líneas contrasta con la mayor distancia de las concesiones que las amparaban. Una más que probable explicación de las diferentes velocidades de proyecto y construcción de estas dos líneas la deberemos buscar en las sucesivas dificultades económicas que paulatinamente afectaban a estas grandes inversiones. Además de las continuas crisis económicas y cambios en el accionariado de las empresas concesionarias. Merecen ser considerados los motivos que en 1883 mueven a la Junta de Obras del Puerto de Tarragona a encargar un informe<sup>9</sup> a su ingeniero jefe, Saturnino Bellido, sobre “los grandes perjuicios que tanto el mismo –el puerto– como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos”. Las consecuencias,



según la impresión del momento, son de tal magnitud para el desarrollo del puerto, del comercio e incluso de la ciudad que conducen a considerar un proyecto-idea de gran magnitud y repercusión para el desarrollo futuro de la ciudad: **la construcción de una Estación Central de Ferrocarriles** en Tarragona, alejada de las tres estaciones que en aquel momento operaban en las inmediaciones del puerto, y que tanto perjuicio producían por razón del intenso tránsito de trenes por el único paso a nivel, situado a la entrada del puerto y que *“han venido sucediéndose con tanta frecuencia y ocasionando tanta alarma.”* (S. Bellido, 1883).

El informe desvanece la idea de un especial interés inicial del puerto en acumular todo el tráfico (mercancías y personas) en sus inmediaciones. Un conflicto de intereses que se convirtió en una lucha por los terrenos de dominio público entre las concesionarias del ferrocarril y el puerto, y en disputas por las interferencias entre los tráficos portuarios hacia la ciudad y el tránsito de los trenes y sus maniobras. El informe asegura que *“[...] En todos estos asuntos parece ha dominado el erróneo criterio de que el tráfico del puerto solo tenía lugar con las estaciones de ferro-carriles, y de que aquél carecía de importancia respecto de estos últimos.”* Las opiniones del ingeniero Bellido tampoco esconden una pugna por liderar el negocio del transporte al cuestionar éste el privilegio legal que dispensa el gobierno hacia las concesionarias del ferrocarril y que en modo alguno favorecen al tráfico portuario y su expansión hacia el comercio de la ciudad. De ahí que se construya una argumentación basada en **la imprescindible relación urbana** entre las instalaciones portuarias y el centro comercial a granel de la ciudad que, entonces operaba en el barrio de Marina. La pugna por el escaso espacio entre el frente litoral y las fortificaciones todavía existentes en este litoral, y cuyo derribo iba dejando paso a excelentes terrenos muy bien ubicados, enfrentó a las compañías concesionarias del ferrocarril entre ellas y también con la Junta de Obras del Puerto. El cuello de botella que suponía el nuevo barrio del Serrallo y las antiguas fortificaciones dificultaba el paso de las líneas de ferrocarril de las diferentes concesionarias, llegando incluso alguna de ellas a solicitar autorización para unificar los trazados existentes a cambio de compartir los gastos de mantenimiento. Además, las líneas de Valencia y Barcelona compartían estación de pasajeros, al ser materialmente imposible disponer de tres terminales en las inmediaciones de la actual plaza *dels Carros*. Tal concentración de tráfico e intereses llevó a una situación de saturación de la franja litoral del frente urbano de Marina, que extendió la playa de vías de las diferentes estaciones de clasificación hasta el final de la playa del *Miracle*, con el consiguiente efecto barrera que agravaría al de la propia topografía. El único acceso al puerto –y a la vez paso a nivel– se convirtió en una barrera inexpugnable.<sup>10</sup> De forma interesada, pero no menos cierta, Bellido argumentó en su informe que estas disfunciones operativas de falta de espacio físico e incluso de competencia entre compañías concesionarias del ferrocarril llevaría a una saturación de tráfico y maniobras de los convoyes que operaban de las tres concesionarias. Con ello supo incluir en el catálogo de perjuicios relacionados la idea de que en la situación descrita *“no se llenan las necesidades con las estaciones concedidas”*, justificando así que **el problema se debía al trazado y diseño de las instalaciones del ferrocarril** y no dependía de las también deficientes instalaciones y accesos del puerto. La solución, para Bellido y para la comisión constituida para analizar el agravio era **trasladar el tráfico de ferrocarril a las afueras de la ciudad**. Preocupado por la saturación de tráfico ferroviario a las puertas del dique de levante del puerto, Bellido se aventura a considerar la necesidad de desviar el ferrocarril fuera del entramado urbano de la ciudad del siglo XIX. Con esta operación no solo propuso una alternativa a la línea por la costa, sino que **intuyó las condiciones para una aproximación de la ciudad al río**.

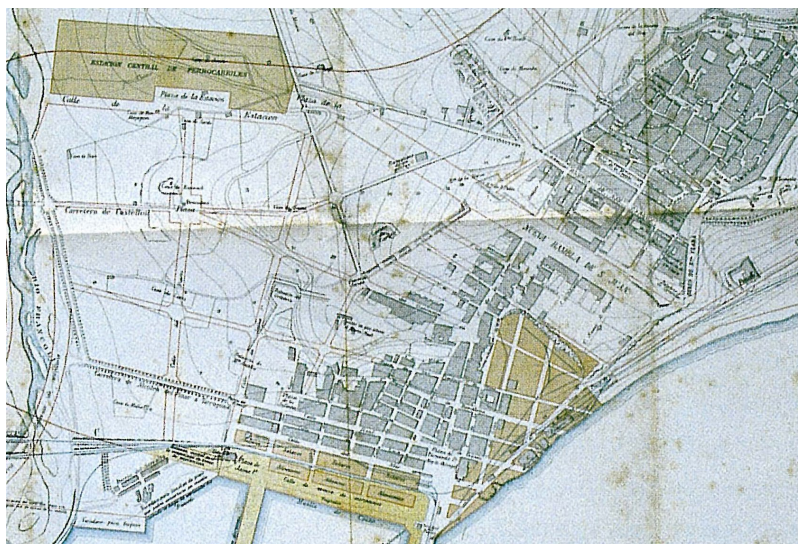


Fig. 05. Tarragona. Proyecto para una nueva estación Central de ferrocarriles. 1882. Fuente: Archivo Histórico de Tarragona

## 2.4 La Estación “Clasificación” (1925)

Nos puede parecer incomprensible que parte del trazado del ferrocarril por la plana del *Camp* se bifurque precisamente en el cauce del río Francolí, una vez superada la estación de la playa del *Miracle*, una de las tres que llegó a tener la ciudad. Pero la explicación hay que buscarla en el contexto concesionario del momento y en la distancia en el tiempo de las diferentes etapas de construcción de dichas líneas, la Norte y la MZA. Además, debemos tener en cuenta que el proceso constructivo de estas líneas de ferrocarril se realizó de sur a norte, siendo su punto de convergencia máximo para el acceso a la ciudad, el “corredor” formado entre el Serrallo y el muelle de pescadores de Marina y la parte baja del *Rec Major*, una suerte de huertos, casetas y trazados de vialidad incompletos, y en el que a partir de 1893 se instalan diversas industrias. Nos referimos a lo que fue **la primera periferia por acumulación industrial** que ha tenido la ciudad en su perímetro extrarradio, entre el límite del cauce del río y las antiguas fortificaciones. Esta curiosa convergencia de ferrocarriles implicó la necesidad de construir dos puentes, muy próximos entre ellos, sobre el río. Puentes en su origen metálicos y que, con el tiempo y su modernización han sido modificados. Lo ocioso de esta convergencia también constituyó una oportunidad precisamente por ser **enlace y bifurcación**, condiciones que fueron aprovechadas para liberar la estación convencional del ferrocarril de su playa de vías y depósito de locomotoras,<sup>11</sup> y trasladarla a lo que sería la nueva estación Clasificación (mercancías) que empezó a ser operativa en 1915, y que durante varios años compartió protagonismo con la estación de la playa del *Miracle*.



Fig. 06. Ferrocarril Reus-Tarragona. Tramo Entrevías-Puerto de Tarragona. Vista aérea estación Clasificación. 1959. Fuente: Archivo fotográfico Canadell

La operación supuso el inicio de la descongestión de la franja litoral de la ciudad y la oportunidad de Entrevías para acoger industrias que requieran tener cerca los muelles de carga de mercancías. En 1925 el Ingeniero de Caminos Francisco Castejón describe esta nueva estación de Clasificación como “estación de término de las líneas de Valencia a Tarragona y de Lérida-Reus-Tarragona, y presta, además del servicio de estas dos líneas, el combinado con la Compañía de MZA en su ramal de Tarragona a Barcelona”. Esta estación se convirtió en una de las 16 estaciones repartidas por toda la península con el fin de articular el transporte de mercancías y acercarlo a los nodos más relevantes. Su uso y desuso, su configuración geométrica, su escaso acceso y sus vecindades siguen confinando **un terreno vedado a la ciudad y al ciudadano**, en el que pueden contemplarse construcciones marginales, que en su día también ocuparon el cauce y las playas más próximas a la ciudad y que fueron objeto de las imágenes de marginalidad más representativas del desarrollo desbocado en la Tarragona industrial de los sesenta.



Fig. 07. La estación “Clasificación-mercancías” en relación al trazado urbano de ferrocarril en Tarragona (estaciones en Calle del Mar y Playa del *Miracle*), 1958. Manipulación del original. Fuente: *Institut Cartogràfic de Catalunya* (ICC)

### 3. Los proyectos de “nuevas estaciones” en las crónicas urbanas de “Petrófilo” (1945-1983)

Luis María Mezquida narró cuarenta años fundamentales del desarrollo económico, social y urbano de Tarragona a través de sus crónicas periódicas en el *Diario Español*.<sup>12</sup> Bajo el pseudónimo de Petrófilo, amigo de las piedras, firmó alrededor de ocho mil crónicas entre 1945 y 1983. Gran aficionado a la arqueología, miembro del Sindicato de Iniciativas y Turismo y protagonista de la sociedad civil tarraconense, introdujo con su trabajo un retrato escrito sobre la ciudad, acompañando puntualmente su desarrollo industrial y urbano. El interés de la crónica de Petrófilo es sustancial principalmente por la oportunidad periodística del momento, por la necesidad de información y por un interés gubernamental en dosificarla. Convirtió en noticia los pequeños acontecimientos que poco a poco transformaban la ciudad y que el ciudadano podía percibir día a día. Sus crónicas, encadenadas semanalmente, dejaban constancia de la progresión urbana en la ciudad y sus alrededores, y constituyen hoy un documento excepcional depositado en las hemerotecas. A lo largo de su trayectoria escribió un gran número de crónicas relacionadas con la mejora y modernización de los trazados del ferrocarril en Tarragona y con los sucesivos proyectos de nuevas estaciones en la ciudad que podemos agrupar según la siguiente cronología.

#### 3.1 El paso de los “Directos” y la nueva estación del Anfiteatro (1945-1959)

Descartada la idea inicial de Bellido de una nueva Estación Central coincidiendo con la prolongación de la Rambla de Tarragona y el diseño de la nueva plaza Imperial Tarraco (1925), la ciudad fija su prioridad en atraer el paso de los “Directos” entre Madrid y Barcelona. Para ello es necesario la construcción de una doble vía entre Reus y Tarragona y la electrificación de la misma. El paso de los trenes directos por Tarragona ya es una realidad en 1952 y coincide con la idea de mejorar y ampliar la estación de la playa del *Miracle*. Estas instalaciones obsoletas serán objeto de varios proyectos de mejora y ampliación que a la vez ambicionan la reordenación de la playa y sus accesos. La idea consiste en la construcción de un nuevo edificio, próximo a la histórica estación, y cercano al Anfiteatro Romano y a la Escuela Normal de Magisterio ubicados ambos en una cota superior a la playa de vías existente y que garantiza una mejor conexión y acceso desde la ciudad. Esto supone potenciar una nueva plaza, del Cardenal Arze Ochotorena,



y la reorganización de accesos, a la vez permite la mejora paisajística de la playa de vías de la estación del *Miracle*, una mejor visual desde el Balcón del Mediterráneo y una mejora urbanística substancial de esta zona Este de la ciudad. No obstante, poco tiempo después, el propio ayuntamiento “desestimó tales planes por considerar que hipotecaban para siempre el porvenir de nuestras playas” (Petrófilo, 1967).



Fig. 08. Panel explicativo del proceso de modernización del trazado del FF.CC. por Tarragona para el paso de los “Directos”, 1950. Fuente: Archivo histórico fotográfico municipal de Tarragona

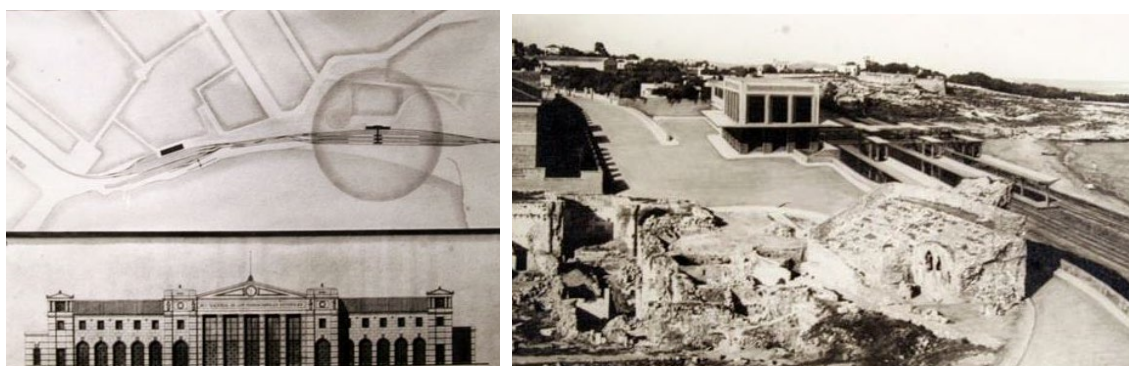


Fig. 09. Diferentes proyectos para la nueva estación de FF.CC. en Playa del *Miracle*-Anfiteatro. Izquierda: autor desconocido, 1950. Derecha: autor J.M<sup>a</sup>. Monravá. Fotomontaje, 1952. Fuente: Archivo histórico fotográfico municipal de Tarragona

### 3.2 La estación en Torreforta y el túnel por la “Pedrera” (1960-1966)

El impulso económico y social que depara a Tarragona la década de los cincuenta, con importantes inversiones como la Universidad Laboral (1952-1956) y la Ciudad Residencial (1954-1959) y una incipiente industrialización fomentada indirectamente por el Plan de Urgencia Social de Barcelona (1958) y de su necesaria descongestión, coloca a la infraestructura ferroviaria de la ciudad en el punto de mira de la modernización de la ciudad. Para ello en 1960 se estudia un Plan de Ordenación Ferroviaria de Tarragona

que básicamente promueve la descongestión de la zona del *Miracle* y el desvío de las vías por el interior liberando a sí otro de los tesoros de la ciudad, sus playas. Básicamente el plan promueve la construcción de una nueva estación en las inmediaciones de Torreforta, un apeadero a la altura de la calle Adrinano y un túnel ferroviario que atraviesa la ciudad desde la explanada de la pedrera del puerto hasta las proximidades del Santuario de Nuestra Señora de la Salud, en dirección a la Ciudad Residencial y hasta enlazar con la actual línea a la altura de la pedrera del Médol. Toda una inversión de 380 millones de pesetas de la época que rápidamente fue superada por sucesivas nuevas propuestas.

## Túnel ferroviario

La noticia causó sensación en Tarragona donde era prácticamente ignorado el estudio de ordenación ferroviaria de la Ciudad. Cábidas y atópicos proyectos desde que éramos niños los hemos oído en repetidas ocasiones, pero el planteamiento en serio de una obra de semejante envergadura, es la primera vez que se presenta en la capital. En líneas generales, nuestros lectores conocen el proyecto. Proyecto que sitúa una estación en las proximidades de Torreforta, desvía la línea férrea en el paso a nivel del Puerto y se adentra en un túnel que atravesaría la colina rocosa sobre la que se asienta el casco urbano. El Apeadero se emplaza al final de la calle de Adriano, frente a la fábrica del Mundial, mediante la construcción de un edificio de varios pisos que desciende hasta los andenes situados en la explanada de La Pedrera. El túnel atraviesa la antedicha calle de Adriano, Rambla del Generalísimo, calle de San Agustín, Rambla de San Carlos, Portalet y Bajada de la Pescadería para derivar hacia la zona del Portal de San Antonio y salir en las proximidades del Santuario de Nuestra Señora de la Salud. Después prosigue el trazado hacia el valle de la Ermita, Más de la Jota, Ciudad Residencial, Más Rabassa hasta enlazar, pasada ya la cantera romana de El Médol, con la actual línea.

A nuestro modo de ser tal solución, con ser momentáneamente onerosa a la larga es rentable, por cuanto la sustitución de vías y terraplenes hacia el interior, ofrece a la RENFE una serie de solares edificables, partiendo de la misma estación. Aparte el hecho de que tales propósitos supervalorizarían toda la franja de nuestro litoral, aquellos terrenos resultantes de la desaparición de raíles y traviesas, se pagarían a peso de oro, pues no se olvide que la costa tarraconense constituye la segunda reserva turística de Cataluña, una vez saturada la Costa Brava, como consecuencia de su proximidad fronteriza. A medida que los años pasen y Europa se una cada vez más, suprimiendo controles y barreras, hasta borrar definitivamente las fronteras que nos separan, el litoral tarraconense tendrá más valor. De ahí que la solución propugnada, podría ofrecer mayor efectividad en un periodo de tiempo relativamente próximo, pues libera a nuestras playas del dogal de las vías férreas, dando pie al desarrollo de amplios planes urbanísticos.

Planteadas pues la cuestión, lo más importante es la acogida dispensada al anteproyecto en la Dirección General de Ferrocarriles que ha de informar en definitiva, la viabilidad del mismo. Técnicamente no existe obstáculo alguno y las dificultades podrían presentarse desde el punto de vista económico, pues no se olvide que la obra asciende a 300 millones de pesetas. Claro está que los terrenos resultantes de la realización de los trabajos y el incremento de valor de toda nuestra costa, superaría la inversión inicial, pero de momento, hay que saber exactamente si la Administración dispone o está dispuesta a conceder los créditos necesarios. Esta es la cuestión.

P E T R O F I L O

## Nuevo proyecto de desviación ferroviaria

En las recientes declaraciones del alcalde de la ciudad, don Benigno Dalmau, fue enunciada una cuestión que interesa mucho a Tarragona cual es el proyecto de desviación del ferrocarril. A raíz de la visita del Ministro de Obras Públicas —hace tres años—, se planteó formalmente el proyecto, habida cuenta la importancia progresiva de la zona del litoral como consecuencia de la afluencia turística y la posibilidad de rescatar el sector inmediato a la costa. Enargado el proyecto a la 2.ª Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles, hace poco ha sido enteramente terminado, remitiéndose al Ayuntamiento una copia del indicado plano.

En síntesis estiman los técnicos la desviación del ferrocarril mediante la construcción de un túnel que atravesaría de parte a parte el promontorio rocoso sobre el que la ciudad se halla asentada. Para ello en las inmediaciones de la actual estación de Clasificación situada en pleno polígono industrial, se imbraría el desvío que tendría entrada en las proximidades de La Pedrera para proseguir mediante túnel hacia el lado opuesto de la colina, desde donde continuaría por el valle de la Ermita de la Salud hacia la Ciudad Residencial, cantera romana de "El Médol" y alrededores del Castillo de Tamarit y desembocadura del Gayá, donde se uniría al actual trazado. Asimismo prevé el proyecto la construcción de dos estaciones de gran y pequeña velocidad, una tercera estación destinada a viajeros y un apeadero, en lugar más inmediato al casco urbano.

La financiación de la obra supone una inversión de 350 a 380 millones de pesetas. Si bien resulta elevado su coste, existe un factor sumamente favorable para el desarrollo del proyecto, cual es la plusvalía de los terrenos beneficiados por la desviación de la línea del litoral y la serie de solares resultantes como consecuencia de la desaparición de la actual estación ferroviaria. El Paseo Marítimo que la ciudad aspira desde hace tantos años sería una realidad. Una amplia avenida junto al mar en los actuales muelles de la RENFE permitiría la construcción de una espléndida zona residencial en las proximidades del puerto a la par que la desaparición de los actuales terraplenes del ferrocarril, devolvería a las playas la autenticidad del paisaje adulterado por exigencias del trazado de la vía.

La Alcaldía refiriéndose a la obra manifestó que "aparte pueden encontrarse fórmulas financieras para la ejecución del proyecto que resuelvan la dificultad que suponen cifras tan elevadas es lo cierto que si los demás organismos que ahora han de intervenir y sobre todo el Consejo de Ministros continúa prestando el apoyo a la idea, podemos abrigar la esperanza de que continúe su camino y se llegue a su realización". Hasta aquí pues, el estado de este proyecto que no dudamos en calificar de los más importantes que tiene planteados Tarragona. Suprimir las vías de debajo el Balcón del Mediterráneo ha sido siempre una vieja aspiración nunca alcanzada. Confeccionados los planos la desviación proyectada abre insopechables posibilidades a la extensa zona del litoral que hoy sólo intuímos al considerar la creciente importancia del turismo en la economía del país. — PETROFILO

Fig. 10. Cónicas de J. M<sup>a</sup> Mezquida (Petrófilo) en relación a nuevos proyectos de variantes y túneles ferroviarios en la ciudad de Tarragona. Izquierda: 26/04/1960. Derecha: 21/11/1962. Fuente: Diario Español. Hemeroteca del Centre de Lectura de Reus.

### 3.3 Otros túneles y estaciones (1967-1969)

La voluntad de liberar el frente marítimo de la ciudad de la playa de vías y estación de clasificación y depósito de locomotoras del *Miracle* provoca una sucesión de variantes del proyecto original de desviación al interior del trazado del ferrocarril. Un proyecto más ambicioso propone desviar la línea del ferrocarril a la altura del "Mas Marqués" y situando la estación central en los alrededores del Francolí (Mezquida, 1967), a la vez, y ante las dificultades técnicas y económicas de los túneles propuestos se sigue pensando que la cubrición de la playa de vías de la actual estación formando un nuevo paseo marítimo. A finales de 1967 el Plan del ingeniero Muñoz Homs, impulsado por la Jefatura de Obras Públicas, realiza una nueva propuesta de túnel, este de mayor envergadura y trazado, que topa con las mismas dificultades de viabilidad económica pese a que la Comisión de Enlaces Ferroviarios lo estima nuevamente en 1968 consiguiendo incluir el proyecto en el 2º Plan de Desarrollo Franquista (Mezquida, 1967).

### 3.4 La confirmación de la estación de la playa del *Miracle* (1970-1983)

Tras los sucesivos intentos de dotar a la ciudad de una nueva estación central y de conseguir liberar la línea de costa de la línea del ferrocarril finalmente se confirma a las antiguas instalaciones de la playa del *Miracle* como la principal estación ferroviaria de la ciudad. A partir de 1970 se llevan a cabo sucesivas intervenciones para la modernización del edificio y transformación y ampliación de sus andenes que con mayor o menor fortuna han perdurado hasta nuestros días.

#### 4. Entrevías. La posición estratégica de una nueva estación intermodal

La actual tendencia que marcan nuevos proyectos infraestructurales sobre este territorio se basa en que estos mismos factores deben seguir dibujando el trazado y ubicación de nuestras infraestructuras. Si, hasta el momento, las trazas y huecos infraestructurales han ejercido de vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social del Camp de Tarragona, **la oportunidad de las tangencias**, que nos brindan las actuales infraestructuras, se convierte en generadoras de una gran escala que el territorio aún no reconoce como propia. Dicho de otro modo, **si la triangulación de infraestructuras ha sido para el Camp un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad, las nuevas tangencias lo serán para asegurar la mejor conexión entre estos trazados**. Para seguir gestionando de forma astuta esta singular geometría infraestructural hemos de tener más presente a la población que vive, trabaja y se desplaza por este territorio. De ahí a que la capacidad poblacional sea el mejor factor a manejar para el cálculo del **mayor valor intermodal** en este ámbito geográfico. La especial acumulación de líneas y corredores estratégicos en el Camp de Tarragona, dando lugar a ricas tangencias que señalan claras oportunidades, hace demasiado comprometida la búsqueda de una única centralidad extraurbana que acumule la peculiaridad policéntrica de este territorio. Probablemente la mejor respuesta a esta demanda de conectividad entre flujos y poblaciones es el aprovechamiento de la **intermodalidad más eficiente**. Y en este sentido la tangencia de trazados actuales que se produce en la estación de clasificación de mercancías en Entrevías combina más eficazmente los flujos de población que transporta la red de ferrocarril actualmente en servicio (corredor Mora-Reus-Tarragona y corredor Salou-Tarragona-Barcelona). También recibe los del corredor del mediterráneo, una vez se asuma el inevitable *bypass* que recupere la circulación de trenes de largo recorrido por el centro de la ciudad, y las dinámicas propias de ubicar una estación en un entorno más urbano, a diferencia de la opción de Estación Central sobre el corredor del Mediterráneo y en las inmediaciones del aeropuerto de Reus, que requiere “reforzar la necesidad de revisar el modelo de movilidad del área, ya que los accesos actuales resultan muy limitados (vías de acceso con un notable déficit de capacidad de carga y una reducida oferta de transporte público)” (C. Bellet, A. Gutiérrez, 2011:251).

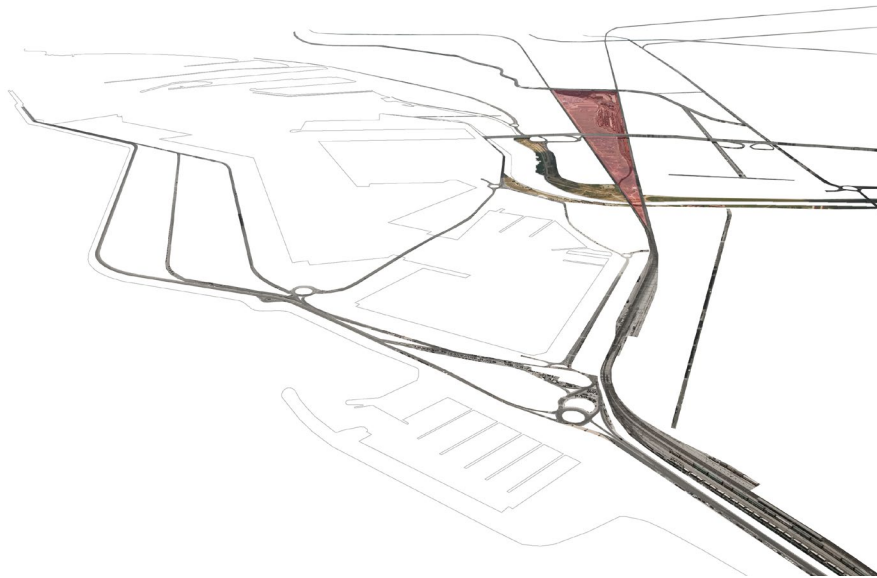


Fig. 11. Sobre esta imagen despojada intencionadamente, en la que se aprecia claramente la acumulación de las infraestructuras en Entrevías, emerge una tangencia múltiple producida por los terrenos de la estación “Clasificación” que permanece inalterada y en reserva. Fuente: Elaboración propia.

##### 4.1 Diferentes urbanidades, atributos, esquinas, centralidades, espacios de oportunidad y tangencia que coexisten en Entrevías.

En el transcurso de los últimos diez años se han construido, renovado y ampliado una serie de infraestructuras viarias tangentes a Entrevías que han mejorado la accesibilidad a este sector, contribuyendo también a una mejor organización del tráfico pasante. La construcción de los tramos de la A-7 a su paso por Tarragona ha supuesto la desviación por completo del tráfico pasante de Valencia a Barcelona, descongestionando el antiguo trazado de la N-340 a su paso por Entrevías. También la puesta



en servicio recientemente de la A-27, la nueva vía rápida y de alta capacidad que unirá el puerto y Tarragona con el interior de Cataluña y el norte de España, mejorará el tránsito de la congestionada N-240 y, probablemente, alterará los flujos de tráfico de llegada a Tarragona, tradicionalmente concentrados en la plaza Imperial Tárraco. La apertura de la nueva vía rápida del Raval de Mar, conexión de Vila-seca con su núcleo turístico de La Pineda, ha supuesto la construcción de una infraestructura tangente que define muy claramente lo que deberían ser los límites entre el uso industrial imperante y el incesante uso turístico que promueve el *Consorci Recreatiu Turístic* (CRT). La proximidad de estas nuevas tangencias reafirma la potencialidad de la estación Entrevías-Clasificación como **nueva centralidad urbana** que “deviene, a la vez, en nodo y lugar, en un sistema especial complejo y donde convergen dinámicas multiescales” (C. Bellet; J. Jurado, 2014:22), además de intercambiador perfecto y mejor alternativa a la anhelada estación central de Tarragona, conectando el ferrocarril (futuro tranvía) de la costa con un necesario *bypass* en el corredor del mediterráneo. La nueva arteria de alta capacidad (A-27), que apunta hacia el puerto, confirma la condición desplazable del centro hacia *Ponent* como muestra del dinamismo de la constitución urbana de la ciudad. Una lectura intencionada que interpreta a las infraestructuras del *Camp* como **mecanismos evolutivos y de articulación formal generadores de la gran escala de la ciudad**, para luego aprender a “desvestir a las infraestructuras de su autonomía para responsabilizarlas de su naturaleza urbana” (Gómez Ordóñez, 1982).



Fig. 12. Esquema de las diferentes urbanidades, centralidades, espacios de oportunidad y **tangencias** que coexisten en Entrevías. **Hipótesis para una Estación Central Intermodal de Tarragona y del Camp**. Fuente: Elaboración propia.



## 5. Conclusiones

El diseño de la red ferroviaria y la ubicación de las estaciones del ferrocarril sobre el *Camp* de Tarragona han suscitado varias controversias acumuladas a partir de la segunda mitad del S. XIX. La confección del vínculo infraestructural entre Reus y Tarragona —o viceversa— ha motivado, desde el inicio, un conjunto de acontecimientos ligados a su desarrollo industrial y social que han incrementado el grado de complejidad de la articulación territorial del *Camp* de Tarragona y en especial de su área más central. En el **juego geométrico de esta proximidad**, y como primera intuición lúcida, observamos que la **triangulación** se muestra como un modo de avanzar hacia la construcción de una dimensión más compleja y probablemente es un primer rasgo de la fundación moderna de este territorio, señalando cómo la pauta geométrica de cada una de las **circunstancias tecnológicas**, ligadas a los nuevos trazados, se convierte en una herramienta eficaz para entender la tensión que genera esta peculiar proximidad entre una serie de ciudades medias a escasos kilómetros. **Una proximidad de intereses y oportunidades poco habitual y caprichosa** que encuentra en las trazas y en los huecos infraestructurales **vínculo, excusa y soporte** para alojar gran parte del desarrollo económico y social, y a la vez urbano y territorial, de Tarragona.

La disposición de esta estructura de acumulación de infraestructuras se manifiesta como un **mecanismo evolutivo y de articulación formal** que se convierte en **generador de una gran escala** que la ciudad del XIX y XX aún no reconoce como propia y que obtiene en las ideas y proyectos de nuevas estaciones de FF.CC. su mayor baluarte. El empeño que esta investigación ha tenido en señalar a las infraestructuras de Tarragona, y a sus estaciones, como las grandes responsables de la construcción de la forma moderna en la periferia de la ciudad, en este momento, también se convierte en estímulo para acertar en la interpretación de otra configuración geométrica posible con la llegada de nuevos trazados y corredores. Esta especial acumulación de trazados y corredores estratégicos en el *Camp*, ha dado lugar a **ricas tangencias** que señalan diversas oportunidades, haciendo demasiado comprometida la búsqueda de una única centralidad extraurbana, sobre el aeropuerto de Reus, que acumule la característica policéntrica de este territorio.

La mejor respuesta a esta demanda de conectividad es el aprovechamiento de la **intermodalidad más eficiente** que proporcionan pocas de estas tangencias. En este sentido, la tangencia que se produce en la estación Clasificación-Entrevías recoge los flujos de cercanías y del corredor del Mediterráneo, además de los correspondientes a la A-27 en prolongación con la autovía de Tarragona a Salou, convirtiéndose, a mi juicio, en la mejor candidata a la **Estación Central Intermodal de ferrocarriles que demanda el Camp**, sirviendo a la mayor acumulación de población de este territorio y acercándola a los corredores de transporte en dirección a Barcelona, Zaragoza, Madrid y Valencia. A diferencia de la gran oportunidad que ofrece Clasificación-entrevías, la tangencia que se produce a la altura del aeropuerto de Reus, tiene una dimensión más sistémica que territorial, ya que procura una intermodalidad acotada entre el aeropuerto y el corredor del Mediterráneo, que tendrá mucha utilidad en la construcción de un “sistema aeroportuario catalán” interconectado por alta velocidad ferroviaria, pero poca efectividad en la movilidad local y pasante del *Camp*.

Esta es la geometría variable que ha servido para construir la complejidad del *Camp*, y en el dibujo de este itinerario en el tiempo, el ferrocarril y la ciudad de Tarragona han desarrollado un relato que los compromete en el futuro como un **organismo creado a partir de la adición de usos** que trabajan descompasados pero que siguen teniendo un considerable impacto en la estructuración urbana de la ciudad. Y ante este reto, Entrevías-Clasificación, y todos los intereses que en ella se concentran, tienen un papel indiscutible, lamentablemente bajo una actual perspectiva residual y marginal, a pesar de poseer intrínsecamente un gran valor geoestratégico. La ciudad de Tarragona a dos velocidades (J. Parcerisa, 1991) es el retrato de una ciudad también con dos horizontes. Pero con el paso del tiempo, Entrevías-Clasificación, va adquiriendo —de manera sutil pero perceptible— el protagonismo negado.

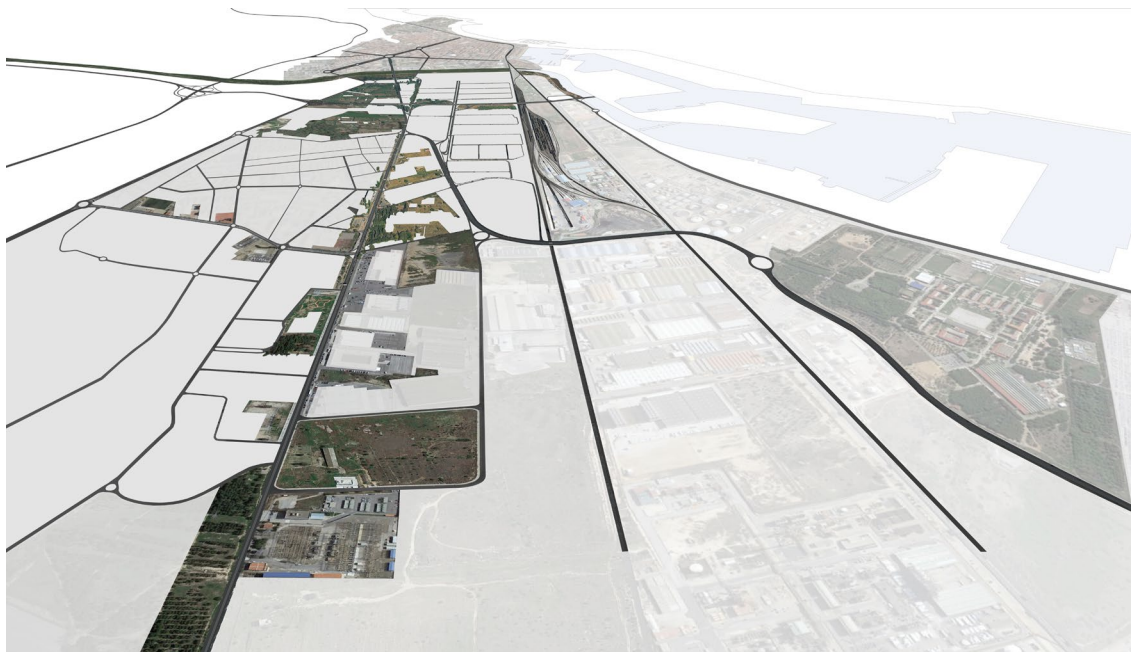


Fig. 13. Y si de esta investigación pudieran desprenderse algunas ideas que –por fuerza e impacto de sus imágenes– fueran candidatas a incorporarse a la forma general de la ciudad de Tarragona, sin duda serían: el proyecto de la Gran Vía del Camp para la N-340 y la **Estación Central Intermodal de ferrocarriles en Clasificación**. Fuente: Elaboración propia.

## Referencias

- Barriach, F. y Virgili, M.<sup>a</sup> E. 2007. *Petrófilos. Índex d'articles de Lluís M. Mezquida al Diario Español*. Tarragona: Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona.
- Bellido, S. 1883. *Memoria que publica la Junta de las Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos*. Tarragona: Junta de Obras del Puerto de Tarragona.
- Bellet, C.; A. Gutiérrez, 2011. "Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XX. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* (Madrid). N. 55: 251-279.
- Bellet, C.; J. Jurado, 2014. "La localización de las estaciones de Alta Velocidad en España" *Revista Anales de Geografía* (Madrid). Vol. 34, núm. 2: 9-24. doi:10.5209/rev\_AGUC.2014.v34.n2.47066
- Brull Alabart, J. M.<sup>a</sup>. 2014. *La tarjeta postal a Tarragona. 100 anys d'història (1987-1996), 2 vols*. Tarragona: Arola Editors. Port de Tarragona.
- Del Amo, R. 2003. *Transformaciones económicas y cambios sociodemográficos en el espacio de la conurbación Tarragona-Reus (1960-1996)*. Tesis Doctoral. Director: S. Roquer. Tarragona: URV.
- De Ortueta, E. 2006. *El camí cap a la modernitat. Urbanisme i Arquitectura*. Barcelona: Lunwerg,
- Escoda Murria, C. 2002. *El port de Tarragona*. Tarragona: Puerto de Tarragona Ed.
- Font, A. 2004. La explosión de la ciudad. En Font, A.; VV.AA. 2004. *La explosión de la ciudad*. Barcelona: COAC.
- Gómez Ordóñez, J. L. 1982. *El urbanismo de las obras públicas*. Barcelona: Tesis Doctoral, LUB-UPC. Director de tesis, M. Solà-Morales.
- Grindlay Moreno, A. L. 2002. "Dimensión y centralidad territorial de las infraestructuras portuarias". *Revista Obras Públicas*, núm. 60. Madrid: Colegio de Ingenieros de CCP de Barcelona.
- Herce Vallejo, M. 1995. *Variante de la carretera y forma de ciudad*. Barcelona: Tesis doctoral, UPC.
- Hernández Sanahuja, B. 2002. *Historia del puerto de Tarragona: Desde su origen hasta nuestros días*. Edición facsímil. Tarragona: Puerto de Tarragona Ed.
- Heynen, H. 1992 "The Peripheral Condition. Some thoughts about a problematic phenomenon, illustrated by case study in Winterslag". *Revista UR 9-10 Projectar la periferia*, (57-59). Barcelona: Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC.
- Llovell Fortuny, F. 1980. *La industrialización de Tarragona*. Tarragona: Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT).

- Montejano, J. A. 2010. *Metropolización del Territorio y Regiones Urbanas Medias. El caso del ámbito central del Camp de Tarragona, 1977-2008*. Tesis Doctoral. Director: Antonio Font. Barcelona: ETSAB-UPC.
- Parcerisa Bundó, J. 1986. "Forma General de Ciudad". Barcelona: UR 4: Trieste, Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC.
- Parcerisa Bundó, J. 1991. *La forma urbis. Cinc ciutats sota sospita*. Barcelona: Tesis Doctoral, UPC. Director de Tesis, M. Solà-Morales.
- Parcerisa Bundó, J. 2012. "Tarragona. Fundación y declinaciones de una forma general". En *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona: LUB.
- Parcerisa Bundó, J. y Crosas, C. 2013. *Barcelona enllaços*. Barcelona: LUB.
- Segarra, Agustí., Margalef, J., Teruel, M., Duro, J. A., Piñol, J. M., Miravet, D. 2007. *El Camp de Tarragona: realitat actual i propostes per a la planificació estratègica*. Tarragona: Publicacions URV.
- Solà-Morales i Rubió, M. 1985. "Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico". Barcelona: *Revista UR* 1 (1): 44 p.
- Solà-Morales i Rubió, M. 1997. *Las formas de Crecimiento Urbano*. Barcelona: UPC.
- Solà-Morales i Rubió, M. 2008. *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Solà-Morales i Rubió, M. 2009. "Un camp de coses (els buits de la metròpolis)". *Revista AT* 19 (1): 3 p. Tarragona: Demarcació de Tarragona del COAC.
- VV.AA. 1988. *Plan General de Ordenación Urbana de Tarragona*. Madrid: Instituto del Territorio y Urbanismo, MOPU.
- Zaguirre Fernández, J. M. 2015. "Cuatro escenarios para Entrevías-Tarragona. ¿Cabría una dinámica dominante?" *Revista [I2] Innovación e Investigación en Arquitectura y Territorio* (Alicante). 3(1): 10 p. doi:10.14198/i2.2015.3.01
- Zaguirre Fernández, J. M. 2017. *Vías y Entrevías. Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona*. Tesis Doctoral. Director: Josep Parcerisa. Barcelona: ETSAB-UPC.

---

<sup>1</sup> "Saturnino Bellido sugiere el cambio de emplazamiento de la estación central y la creación de un ensanche nuevo. Su idea pronto fue admirada por otros técnicos, como Ramón Salas, que copió en el borrador de la memoria del ensanche parágrafos enteros y dibujó algunas propuestas escritas por Bellido, como el emplazamiento de la estación en la prolongación de la Rambla Nova, a la altura del Francolí, y la creación de la plaza de la Unió (actual Imperial Tarraco) y de la estación." E. de Ortuena en *Tarragona, el camí cap a la modernitat*, (pág. 94),

<sup>2</sup> Las Diligencias de tracción animal eran la única opción para los recorridos de media y larga distancia. De Reus surge la primera línea regular diaria de España. Conectó Reus y Barcelona desde 1815 hasta que el ferrocarril la convirtió en obsoleta el año 1865. El trayecto se cubría en diez horas y media.

<sup>3</sup> Ingeniero autor del proyecto del trazado de esta concesión, publicado profusamente en el número 16, pág. 3-33, de la Revista de Obras Públicas en 1853. Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

<sup>4</sup> Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248.

<sup>5</sup> "Resulta, pues, más ventajoso el trazado del menor desarrollo y con la pendiente general de 0,0085, y esto sin tener en cuenta el aumento de longitud que habría que dar á los indicados trazados para ganar la altura que se perdería en las curvas de unión, en las cuales es conveniente anular ó á lo menos atenuar la pendiente. Y como por otra parte, se trata de un camino en que el tráfico descendiente, se comprende fácilmente la ninguna conveniencia que habría en atenuar la pendiente general, á fuerza de desarrollar la línea, máxime cuando en el día la experiencia ha demostrado que el aumento de las pendientes en los caminos de hierro no pasando de 12 a 15 milésimas y bajo una acertada combinación, no influye como antes se creía desventajosamente en los gastos de explotación ni da ocasión á peligros respecto á la seguridad de los viajeros." Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

<sup>6</sup> "Háse prestado al tráfico parcial, ó lo que es lo mismo al que se verifica entre puntos intermedios, grande atención, y se ha reconocido su mucha entidad é importancia respecto á los rendimientos totales y á los servicios que prestan las vías perfeccionadas de comunicación." Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

<sup>7</sup> La lectura del siguiente párrafo original del proyecto nos saca de toda duda de que así fue. "Por manera, que las consideraciones relativas á la explotación, inducen en general á adoptar principios opuestos á aquellos á que nos llevan los concernientes á los gastos primitivos de establecimiento. El trazado en que concurra la feliz circunstancia de poder conciliar estos principios opuestos, presenta desde luego una ventaja muy atendible sobre cualquiera otro que no lo reúna: y esta como dejamos indicado, se obtiene desviándose de la línea recta para buscar á Villa-seca. Tales son en resumen las consideraciones que nos inducen á adoptar éste para proponerle como definitivo."

<sup>8</sup> La explicación de este efecto tan circunstancial nos da pie a profundizar en la contribución que la tesis doctoral de Gómez Ordóñez procura en relación a la visión urbanística más vinculada a la profesión y oficio del ingeniero y cómo las prácticas de esta ingeniería afectan e interfieren en los intereses de las ciudades. "La tesis pretende ser una contribución a aquel trabajo a desarrollar para que la ingeniería de Caminos con intereses en la ciudad ostente condición urbanística" "El Urbanismo de la Obras Públicas". Tesis Doctoral. José Luis Gómez Ordóñez. Octubre 1982. ETSAB.

---

<sup>9</sup> **Puerto de Tarragona y estaciones de ferrocarriles que confluyen en esta capital.** Memoria que publica la Junta de Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferrocarriles y medios que pueden emplearse para remediarlos, 1883. Imprenta de Puigrubí y Arís. Tarragona. Fuente: Archivo Histórico del Puerto de Tarragona y Archivo Histórico Archidiecésano de Tarragona.

<sup>10</sup> *“pues hay ocasiones muy frecuentes de tener tres y cuatro horas seguidas detenidos los trenes de materiales, sin poder conducirlos á las obras donde se han de emplear, porque las Empresas tienen todas las vías ocupadas”* Revista de Obras Públicas, 1925, 73, tomo I (2422):57-61.

<sup>11</sup> *“[...] no siendo suficientes las instalaciones de la estación local, que es fusión de dos estaciones antiguas, para las maniobras de formación y descomposición de trenes, se ha establecido una estación auxiliar de clasificación a la salida de la estación de Tarragona, en las inmediaciones del río Francolí y entre las líneas de Valencia y de Lérida.”* Revista de Obras Públicas, 1925, 73, tomo I (2422):57-61.

<sup>12</sup> Periodista y escritor. Colaborador del Diario Español. Autor de los libros: La batalla del Ebro. Guía de Tarragona y su provincia, Jornadas catalanas en Extremadura, Tarragona, París 1957, La batalla del Segre.